

10 вопросов о дноуглублении в порту «Южный»

Ключевые вопросы о самых масштабных инфраструктурных проектах, которые реализуются Администрацией морских портов Украины в порту «Южный».

1. Какие дноуглубительные проекты в настоящее время реализуются в порту «Южный»?

Сегодня в порту «Южный» осуществляются одновременно три независимых друг от друга проекта по увеличению глубин. Перечислим их по хронологии подписания контрактов.

Первый проект – это создание маневровых зон и операционной акватории в районе причалов №23 – 25 с глубиной 16 м для функционирования одного из крупнейших в Украине зерноперегрузочного комплекса, строительство которого ведет компания «М. В. Карго» для Cargill.

Второй проект – это расширение морского подходного канала с 140 метров до 230 метров, внутреннего канала с 140 метров до 210 метров и увеличение их глубины до 20 метров, а также дноуглубительные работы на операционной акватории причалов №№ 5-6.

Третий проект – это подчистка дна от наносов на внутренней акватории в районе причалов №№ 2-4, 7-9, 16, 17, 3Н, 38 и на внутреннем подходном канале.

2. Почему в одном порту реализуются сразу несколько масштабных инфраструктурных проектов?

Порт Южный – самый глубоководный и динамично развивающийся порт Украины. И у него есть уникальная характеристика – незамерзающая акватория, которая остается судоходной на протяжении всего года. Терминалы порта специализируются на перевалке навалочных грузов, которые во всем мире перевозятся судами дедвейтом свыше 175 тысяч тонн, а глубины порта Южный проектировались именно под такие грузы, а, значит, должны обеспечиваться и соответствующие параметры порта.

Кроме того, Южный – это морской порт номер один в Украине по целому ряду показателей. В частности, по объему переработки грузов (около 30% всех грузов идет через Южный). Поэтому логично, что порт является лидером и в части развития инфраструктуры. Он интересен инвесторам, а вместе с тем и государству, и АМПУ поддерживает этот интерес. Дноуглубительные проекты направлены на то, чтобы укрепить статус Южного как самого глубоководного порта в Черноморско-Азовском бассейне и нарастить его мощности.

3. В чем принципиальные отличия этих проектов?

Отличие состоит в том, какая конечная цель будет достигнута в результате каждого из них. Для более точной характеристики обратимся к терминам. Первые два проекта относятся к типу капитального дноуглубления, третий проект – эксплуатационное. Капитальные работы предусматривают изменение действующих паспортных глубин и расширение подходных каналов, операционных акваторий; выполняются в рамках развития портов и нацелены на долгосрочные, стратегические проекты. Эксплуатационное дноуглубление проводится для поддержания действующих паспортных глубин и обеспечения безопасности судоходства, осуществляется для подчистки судовых ходов или удаления наносов ила.

Для каждого вида работ нужна определенная специализированная техника, также различие – в объемах и сроках выполнения работ.

4. Что общего для этих проектов, что их объединяет?

Едиными являются принципы. В январе 2017 года АМПУ возглавил европейский менеджер Райвис Вецкаганс. Ключевыми составляющими всех процедур стали прозрачность, открытость, конкурентность. В том числе и тендеры по этим проектам. Они прошли в электронной системе ProZorro, подрядчики были определены в ходе проведения международных аукционов. Требования заказчика к контрагентам, условия, список участников, вся документация и торги были открытыми, и любой желающий мог отследить ход проведения процедур. Так была обеспечена максимальная прозрачность.

Проведению тендеров предшествовали встречи Администрации с бизнес-сообществом, экспертами.

Тендерная документация впервые была представлена на двух языках – английском и украинском, что обеспечило участие иностранных игроков. К аукциону по выбору подрядчиков капитального дноуглубления были допущены все компании, которые подали заявки – а это пять ключевых международных дноуглубительных компаний. В результате цивилизованной конкуренции выиграла все – АМПУ, которая смогла получить экономию от 10 до 30% или около 400 млн грн, и бизнес, который благодаря заключенным контрактам впервые вышел на украинский рынок.

5. Как принималось решение о подрядчике, какие объемы инвестирования, и какие сроки выполнения работ?

В вопросе выбора подрядчика ключевым критерием была цена. Конкурс проходил в Prozorro, и компания, предложившая в ходе аукциона наименьшую стоимость за работы по дноуглублению, получала контракт.

АМПУ инвестирует в данные три проекта 1,7 млрд грн. Из них, 1,064 млрд будет направлено на создание маневровых зон и операционных акваторий возле причалов №№23-25, а работы будут продолжаться до конца марта 2018 года. Еще 586,045 млн грн пойдет на расширение подходного и внутреннего канала и увеличение их глубин. Это займет больше времени, планируется, что объект будет сдан в эксплуатацию в 2019 году. Самым наименее затратным и быстрым по срокам, но от этого не менее важным, является третий проект – эксплуатационное дноуглубление. Его бюджет составляет 96,28 млн грн, работы будут проведены в текущем году.

6. АМПУ вкладывает колоссальные средства в дноуглубление в Южном. Окупится ли оно, и если да, то когда?

Уникальность проектов в том, что они не только направлены на поддержание мощностей порта, но и на их увеличение. Это перспективное направление, которое созвучно с общими тенденциями – увеличением объемов грузопотока в портах (+17% в мае 2017 года), импортом угля, который осуществляется для обеспечения энергетической независимости страны. АМПУ прогнозирует, что данные проекты покажут свою окупаемость в краткосрочной перспективе. К примеру, предыдущий проект АМПУ по дноуглублению в «Южном» окупился менее, чем за три года.

7. Остановимся более подробно на каждом проекте. В рамках

первого будет создана акватория возле причалов №23-25. Кто подрядчик, и кто так называемый «выгодополучатель»? Какие грузы пойдут через эти причалы?

Все началось с того, что в августе 2015 года между АМПУ, «М. В. Карго» и Cargill был заключен трехсторонний Меморандум. Согласно документу, «М. В. Карго» взяло на себя обязательство построить зерновой терминал для нужд Cargill, АМПУ – выполнить дноуглубительные работы. Cargill в свою очередь обязался создать более 350 новых рабочих мест и обеспечить окупаемость проекта за счет максимальной загрузки терминала. По предварительным расчётам реализация проекта даст около 16 миллионов долларов США в год дополнительных платежей в бюджеты всех уровней и обеспечит дополнительных 9,2 миллионов долларов США в год в виде портовых сборов.

Что касается непосредственно исполнителя дноуглубительных работ, то как выше было сказано, он выбран в ходе тендерной процедуры, и это компания China Harbour Engineering Company.

8. Переходим ко второму проекту. Он является продолжением ранее начатых работ. Какую выгоду принес предыдущий проект дноуглубления в порту, и почему существует необходимость увеличения глубины именно в этих районах?

Проведение дноуглубления у причалов № 5 и 6 открыло новые возможности и позволило значительно увеличить грузооборот порта, достигнув отметки в 14,7 млн тонн. Как следствие, значительно увеличились суммы портовых сборов – плюс 14,6 млн долл. США. Дноуглубление позволило убрать ранее действующую скидку на портовые сборы, поэтому работы быстро окупились. Изначально прогнозировалось, что госинвестиции в проект окупятся за 10 лет, но этого удалось достичь быстрее – менее

чем за три года. Отмена этих скидок при обработке грузов на глубоководных причалах порта дала плюс 32,7 млн долл. США к окупаемости проекта.

Важно отметить, что именно через эти причалы идет импорт угля для прохождения будущего отопительного сезона. Благодаря ранее проведенному дноуглублению, этот район имеет уникальные пропускные способности – порт может принимать крупногабаритные суда.

В данном проекте подрядчиком выступает так же китайская СНЕС.

9. Капитальное дноуглубление – это своего рода стратегическое мероприятие, направленное на перспективу. Учитывая, что порт «Южный» – один из наиболее развитых портов, в чем состоит потребность проводить еще и эксплуатационное дноуглубление?

В первую очередь, существуют нормативные требования в части обеспечения глубин. Кроме того, это важно для обеспечения безопасности движения судов в акватории.

Последние промеры глубин в акватории морского порта «Южный» показали, что фактическая глубина на некоторых участках акватории не соответствует проектным показателям. Поэтому 15 марта 2017 года администрация порта «Южный» объявила тендер на выбор подрядчика для эксплуатационного дноуглубления операционных акваторий причалов №№ 2-4, 7-9, 16,17, 3Н и 38.

Данные причалы специализируются на перевалке таких грузов: причал № 2 – карбамид, № 3 – аммиак, № 4 – метанол (оператор – ПАО «ОПЗ»); № 4 – тропические масла (оператор – «Дельта-Вилмар СНГ»); № 7, 8, 9 – универсальные грузы (оператор – ГП «МТП «Южный»); № 16 – зерновые грузы (оператор – «ТИС-зерно»); № 17 – минеральные удобрения (оператор – «ТИС-

Минудобрения»); ЗН – нефть, (оператор – филиал ООО «Укртрансфанта» МНТ «Пивденный»), № 38 – песок, генеральные грузы (оператор – ГП «МТП «Южный»). Дноуглубление выполняет бельгийская компания Novadeal LTD (входит в DEME Group).

10. Справедливо ли то, что для дноуглубления порта «Южный» используются средства, собранные со всех портов АМПУ?

Задача АМПУ – аккумулировать средства от портовых сборов и другой деятельности для реинвестирования в развитие портов. Решение относительно очередности реализации проектов развития зависит от степени эффективности их окупаемости и официального статуса готовности к исполнению. Инвестиции в порт «Южный» именно таковыми и являются. К тому же, только «Южный» обеспечивает 25% дохода всего бюджета АМПУ. Проект развития Южного одобрен Советом порта, получил согласование Государственной экспертизы и Министерства инфраструктуры, утвержден Кабинетом Министров. Проект предусматривает, что осадка у причалов порта позволит обрабатывать до полной грузоподъемности суда с углем и рудой дедвейтом до 260 тыс тонн, привлекать новые и дополнительные грузовые потоки, увеличить прибыль АМПУ, государственных и частных стивидоров. При этом объемы перевалки грузов всеми терминалами в акватории морского порта «Южный» увеличатся до 120 млн тонн в год.

Несмотря на внешне значительный объем инвестиций АМПУ в порт Южный – в сумме 1,7 млрд грн в течении ближайших двух лет, доходы этого филиала от портовых сборов только за прошлый год составили 1,24 млрд грн. В результате реализации всех проектов утвержденного ТЭО, в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе до 2038 года будет достигнут грузооборот порта в объеме 120 млн. тонн навалочных грузов, 870 тыс. ТЕО (контейнеров) в год, создано дополнительно 3450 рабочих мест, построено 5,8 км причального фронта, а дополнительный доход от

портовых сборов составит 180 млн. долларов США в год.

АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ